

El nuevo urbanismo metropolitano de Barcelona: Badalona, de los déficit a la calidad

Amador Ferrer Aixala

Doctor arquitecto, Profesor titular de Urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona hasta 1985, autor del libro *Els polígons de Barcelona* (UPC, 1996), Profesor visitante en Baltimore, Nápoles, Venecia y Oxford, y autor de numerosos planes de ordenación urbana y territorial. Asimismo, ha sido Director de Edificación y Patrimonio (Ayuntamiento de Barcelona, 1988-1992) y Director de Urbanismo (Badalona, 2000-2003).

This article presents the town planning philosophy that has led the urban planning, management and actions that have been carried out in Badalona (Barcelona) over recent years and are representative of a new kind of metropolitan planning. It explains the strategy formulated to unlock a large area of the inner suburbs of the metropolis, by looking at the nature and specificity of their history and territory and first dealing with the difficulties of the area, in terms of accessibility and transport links, which have hindered its development in the past. In the case of Badalona, the construction of an adequate underground train service and its connection with local train routes are *sine qua non* conditions for the implementation of the main projects that constitute the new municipal proposals.

The projects that refer to the creation of a new city centre, on the one hand, and those that form an urban sea front around the new port, on the other, are of particular interest. The first set of plans, projects and actions must provide central areas appropriate to the scale of a city of more than two hundred thousand inhabitants, providing it with representative elements. The projects for the port and sea front, in turn, represent the emergence of a central metropolitan area, of a ludic, cultural and residential nature, with immediate effects on the ambivalent surrounding neighbourhoods and the image of the city as a whole. In some cases, the projects are already underway, in others, they are nothing more than sketches, but they all seek to combine the demands of the metropolitan context with those of the city itself, preventing the specific from becoming lost in the general.

En este artículo se expone la filosofía urbanística que ha guiado las operaciones de planeamiento, gestión y actuación urbanística desarrolladas en Badalona (Barcelona) en los últimos años, y que son representativas del nuevo urbanismo metropolitano. Asimismo, se da cuenta de la estrategia adoptada para desenclavar una extensa área de la primera periferia metropolitana, en función de la naturaleza y especificidad de su historia y de su territorio, afrontando en primer lugar las dificultades en materia de accesibilidad y conectividad que han entorpecido históricamente su desarrollo. En el caso de Badalona, la construcción de un servicio suficiente de Metro y su vinculación al ferrocarril de cercanías son condiciones *sine qua non* para desarrollar los grandes proyectos que configuran la nueva oferta municipal.

Destacan especialmente, por un lado, los proyectos referidos a la articulación de un nuevo centro para la ciudad y, por otro, los que están conformando la fachada marítima urbana en torno al nuevo puerto. La primera serie de planes, proyectos y actuaciones debe proveer los espacios centrales adecuados a la escala de una ciudad de más de 200.000 habitantes, a fin de dotarlos de elementos de representatividad. Por su parte, los proyectos relacionados con el puerto y la fachada marítima ponen de manifiesto la urgente necesidad de un área de centralidad metropolitana de carácter lúdico, cultural y residencial, que generará efectos inmediatos en los indicios barrios circundantes así como en la imagen integral de la ciudad. En algunos casos, se trata de proyectos en fase de ejecución, mientras que otros únicamente están esbozados, aunque pretenden hacer compatibles los requerimientos del contexto metropolitano con los propios de la ciudad evitando diluir lo específico en lo general.



DESENCLAVAR LAS CIUDADES METROPOLITANAS

Las transformaciones urbanas actualmente en marcha en la ciudad de Badalona¹ deben ser entendidas dentro del marco más general de la cultura urbanística generada en Catalunya a lo largo de las dos últimas décadas. Hemos asistido, en efecto, a un proceso de renovación urbana intensa y continua, perfectamente reconocible en la transformación radical de muchos de los espacios urbanos más postergados. El área metropolitana de Barcelona, en la que Badalona destaca como una ciudad prominente, ha experimentado una profunda mutación en los últimos años. En este sentido, la transformación no ha incidido únicamente en la nueva accesibilidad territorial propiciada por las rondas, en la recuperación del frente marítimo metropolitano, o en la mayor interrelación comercial, laboral o terciaria entre los distintos municipios, sino que también ha afectado a la consolidación de la nueva cultura urbanística, a renovar la imagen de los barrios con sus parques, equipamientos y espacios públicos, a los nuevos proyectos urbanos y a generar una mayor sensibilidad general hacia las intervenciones urbanísticas.

La mejora, clara y evidente, se hace más patente si tratamos de remontarnos a la situación que vivía el urbanismo en los años sesenta del pasado siglo XX. Sin embargo, es cierto que la renovación no ha llegado aún a todas partes. Así, la primera corona metropolitana, en especial, dista mucho de haber alcanzado el nivel urbanístico suficiente. La ciudad de Badalona, que ya había experimentado anteriormente algunas de estas transformaciones, se encuentra hoy plenamente inmersa en un proceso de cambio de primera magnitud. En muy pocos años, la ciudad modificará totalmente su estructura, a fin de mostrar su verdadero potencial urbano y, al mismo tiempo, reforzar su identidad.

La eclosión del nuevo urbanismo al que nos referimos surge del Plan General Metropolitano de Barcelona de 1976, que detuvo los procesos congestivos anteriores y ayudó a normalizar el

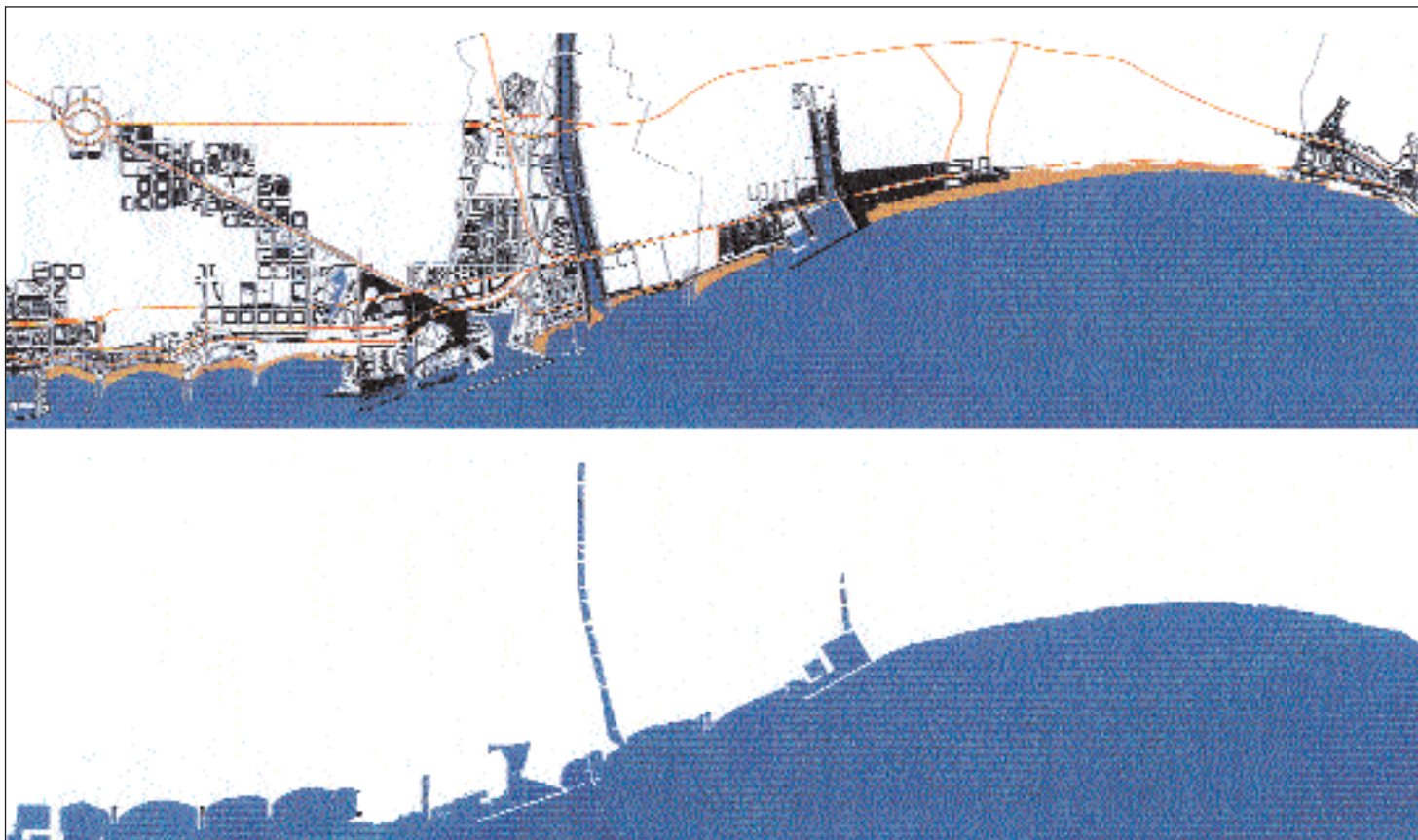


Figura 1: Perfil y conjunto de operaciones urbanísticas en el tramo costero del Barcelonés-norte (Barcelona-Sant Adrià-Badalona-Montgat).

(Con la colaboración de Nacho Poli, arquitecto).

1. La ciudad de Badalona, con 205.836 habitantes (2001), es la tercera de Catalunya. Situada a 10 kilómetros al norte de Barcelona, forma parte del área metropolitana. Tiene 4,8 kilómetros de costa.
2. Véase Ferrer, Amador y Calavita, Nico. "Behind Barcelona's Success Story. Citizen Movement and Planners' Power", En: *Journal of Urban History*. Vol. 26, n.6. 2000.
3. Véase un resumen de los proyectos y obras del periodo 1979-1987, en el libro publicado por la Corporación Metropolitana de Barcelona *Proyectar la ciudad metropolitana*. Barcelona. 1987.
4. Véanse las publicaciones municipales Ajuntament de Barcelona. *Barcelona. Espacio público*. Barcelona. 1992, y Ajuntament de Barcelona. 1999. *Urbanismo en Barcelona*. Barcelona. 1999.

mercado del suelo, a la vez que introdujo importantes reservas de terreno destinadas a infraestructuras, espacios verdes y equipamientos comunitarios². Fue éste un plan pionero, el que cerraba de manera definitiva un pasado caracterizado por la improvisación urbanística, y que nos legó una ciudad deficitaria y falta de calidad.

Está claro que, desde los años sesenta, con la afluencia masiva de personas a los municipios de la periferia metropolitana de Barcelona, la crisis urbanística se fue agravando más y más, sin que fueran afrontadas las carencias de infraestructura de transporte, de urbanización de soporte de la masa edificada que en pocos años se hizo patente, o de parques, escuelas, dotaciones del barrio y servicios. El problema sólo será abordado con la necesaria seriedad a partir de 1979, con la constitución de los nuevos ayuntamientos democráticos. El Plan General Metropolitano aprobado unos años antes permitió dar inicio a una nueva política en la que la recuperación de los déficit acumulados durante años constituyó la prioridad absoluta³. La vigencia del plan permitió a los ayuntamientos metropolitanos iniciar políticas de adquisición de suelo y programas de viviendas asequibles, así como impulsar la construcción de nuevos equipamientos comunitarios y servicios urbanos. De este modo, y hasta bien entrados los años ochenta, la búsqueda de soluciones adecuadas a estos problemas inmediatos llenó de contenido a la totalidad de la primera fase de actuación urbanística municipal.

En una segunda fase, que se inicia aproximadamente en el año 1986 –fecha de la nominación de Barcelona para la celebración de los Juegos Olímpicos de 1992–, comienzan a surgir planteamientos urbanísticos de mayor alcance. En este momento, se introducen mejoras significativas en los propios instrumentos de planeamiento y en los proyectos urbanos. Entre éstos, los encaminados a mejorar el espacio público alcanzan un estadio de maduración⁴; es el momento de una transformación urbanística que afecta sobre todo a Barcelona-ciudad (frente marítimo, áreas de centralidad, plan de vías urbanas, programa de parques, rehabilitación urbana en los barrios...). El programa olímpico marca decisivamente los ritmos y las prioridades,



Figura 2: Esquema de las propuestas del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010, que incluye la alternativa al ferrocarril de la costa y las conexiones tren-metro.

“La ciudad de Badalona [...] se encuentra hoy plenamente inmersa en un proceso de cambio de primera magnitud [...] adquiere peso la idea de que es imprescindible pensar y proyectar el espacio en términos de la ciudad real, desde la perspectiva de un área metropolitana muy singular, en la que articular una diversidad de ciudades de muy distinta historia y condición”.

al menos hasta 1992. De forma inmediata, la denominada “segunda renovación urbana”, que se extiende a lo largo del resto de la década, no se limitará a completar aquel programa, sino que abordará temas nuevos de gran importancia estratégica: la apertura de la avenida de la Diagonal hasta el mar; el nuevo frente marítimo, con el área del Fórum 2004; la remodelación de la estratégica encrucijada de Glorias; el planeamiento del sector Sagrera-Sant Andreu, con la inserción de la línea ferroviaria de alta velocidad; el nuevo Poblenou, con el área tecnológica del 22@, etcétera. Se trata, en todos los casos, de operaciones a gran escala, de ámbito metropolitano, pero aún localizadas –con la única excepción del Fórum 2004– dentro del término municipal de Barcelona.

La efectiva incorporación del resto del territorio metropolitano a una estrategia urbanística conjunta no se producirá hasta fechas muy recientes. La aprobación del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 y el inicio, en 2002, de los trabajos de elaboración de un Plan Estratégico Metropolitano pueden ser considerados como indicios de que algo está cambiando. Parece que adquiere peso la idea de que es imprescindible pensar y proyectar el espacio en términos de la ciudad real, desde la perspectiva de un área metropolitana muy singular, en la que articular una diversidad de ciudades de muy distinta historia y condición. Los proyectos para la nueva Gran Vía, en l’Hospitalet de Llobregat, o para el puerto urbano de Badalona, entre otros, adquieren así un alcance y un sentido nuevos.

Badalona no ha cubierto aún el programa de recuperación de carencias dilatadamente acumuladas en otros momentos. Sirvan como ejemplos el hecho de que todavía hoy se está completando la red primaria de alcantarillado, o la eterna construcción y puesta en servicio de las vías laterales de la autopista, o la insuficiencia de plazas de aparcamiento para cubrir la demanda cotidiana. Todo ello supone un acicate para la gestión municipal, que debe afrontar, con retraso, problemas que son de absoluta prioridad. Sin embargo, y de forma paralela, la ciudad está haciendo frente a los temas urbanos estructurales y a los de más largo alcance. Por ello, los planteamientos en relación con el Plan Director de Infraestructuras antes citado reclaman el traslado del ferrocarril de la costa al interior y la efectiva conexión entre Metro y tren; el impulso dado a la recuperación del frente marítimo y a la construcción del puerto urbano; la ambiciosa articulación del centro de la ciudad; la consolidación del parque comercial

“[...] la cuestión central, decisiva, para desenclavar el territorio del barcelonés-norte radica en la integración de las redes y la complementariedad de los sistemas de transporte. [...] la integración de metro y ferrocarril resulta absolutamente necesaria”.

de Montgalá; la construcción de nuevos polígonos industriales... En definitiva, éstos y otros proyectos tienen como finalidad abordar algunos de estos grandes temas, y constituyen la aportación específicamente badalonesa a la reconstrucción del territorio metropolitano.

ENTENDER EL TERRITORIO: EL LUGAR DE BADALONA

Badalona se muestra como el municipio más importante del barcelonés-norte, un territorio fuertemente enclavado hasta hoy mismo por la falta de transporte público, con barrios extensos, densamente poblados, muchos de los cuales no disponen todavía de servicio de Metro. En este sentido, el nuevo Plan Director de Infraestructuras permitirá superar, aunque sólo de manera parcial, algunas de estas deficiencias estructurales. La nueva línea 9 de Metro –que conectará barrios como Llefia, la Salud, can Peixauet, Santa Rosa, etcétera con el centro de Badalona y, a través de Barcelona, con l’Hospitalet de Llobregat y el aeropuerto, en el otro extremo– adquiere, pues, una gran importancia estratégica. Asimismo, está también previsto modificar la línea 2 (antes 4) –desde la Pau hasta Badalona– y prolongar la línea 1 hasta Badalona-centro. Dichas previsiones contribuirán sin duda a aumentar de forma significativa la accesibilidad a muchos barrios y, por primera vez en su historia, se harán visibles a los ojos de la mayoría de los ciudadanos metropolitanos.

Sin embargo, la cuestión central, decisiva, para desenclavar el territorio del barcelonés-norte radica en la integración de las redes y la complementariedad de los sistemas de transporte. En un área metropolitana como la de Barcelona, es evidente que el ferrocarril debe asumir las funciones de *metro-express* (una estación por cada cuatro o cinco de Metro convencional), dadas las dificultades del Metro para atender desplazamientos de medio y largo recorrido, debido al número de estaciones y los tiempos de viaje. Así pues, la integración de Metro y ferrocarril se presenta como absolutamente necesaria.

Y es en este punto donde resulta fundamental entender el territorio badalonés, conformado en gran parte por los terrenos del delta del río Besós, enmarcados éstos por una serie de lomas y valles de la sierra de Marina, que los va cerrando contra el mar, hasta llegar a tocarlo en el cerro de Montgat, límite norte del delta. Esta configuración condiciona un territorio de paso entre el centro de Barcelona y la comarca del Maresme, en el cual el ferrocarril optó por tender las vías allí donde se presentaban menos dificultades: sobre los terrenos planos que siguen la línea de la costa, donde únicamente se topó con un punto complicado, el cerro de Montgat, que fue salvado con un túnel desde el inicio (la primera línea y el primer túnel ferroviario de la Península). Recorridos similares a través del territorio deltaico han dado lugar a la carretera, la autopista y la ronda (esta última ya en límite del llano). Por ello, todas discurren por zonas más interiores, con las consiguientes dificultades para salvar los tajos de las rieras, provocando efectos-barrera sobre la ciudad, a medida que ésta va extendiéndose.

Únicamente desplazando el ferrocarril de la costa hacia el interior, soterrando el tramo entre Montgat y la estación de Sagrera, ya en Barcelona, será posible, a la vez, conseguir aquella complementariedad entre ferrocarril y Metro, y recuperar la identidad del territorio. En este sentido, las actuales estaciones de la costa, situadas en posiciones aisladas y sin radio de

Figura 3: Fotoplano del tramo costero de Badalona.



cobertura, nunca estarán en condiciones de permitir una conexión con el Metro. La creación de nuevas estaciones –en Badalona-centro y en San Adrià de Besòs–, además de posibilitar la intermodalidad, multiplican la cobertura poblacional (número de personas que pueden acceder a pie a la estación). El nuevo trazado planteado acerca el tren a los núcleos más densamente habitados y posibilita los intercambios tren-Metro-autobús. Asimismo, implica un aumento de la cobertura directa del ferrocarril –del 6% al 32% de la población– y beneficia de forma directa, por medio de la mejora del acceso al transporte público, a un 45% de la población residente total.

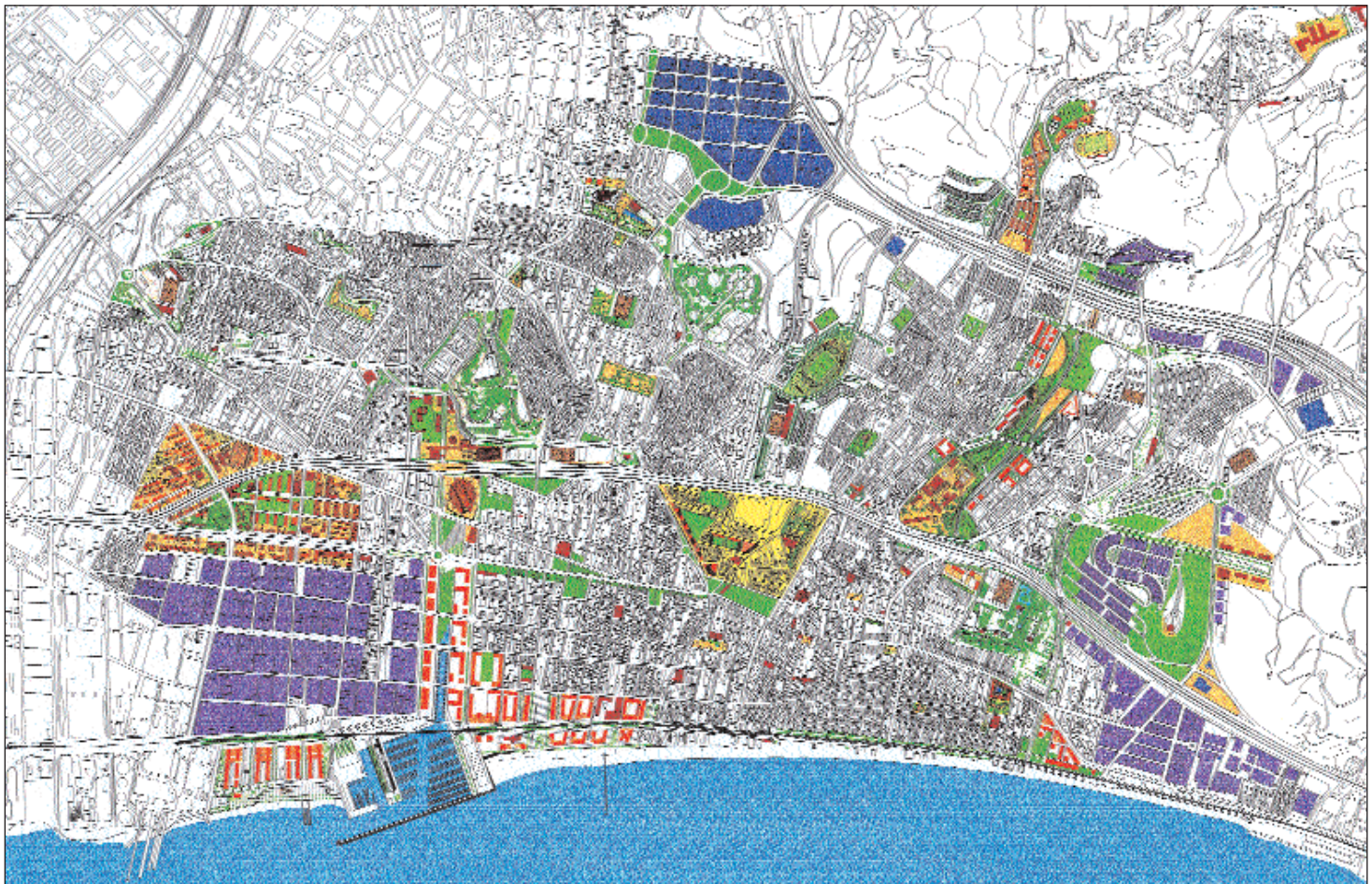
Por otro lado, esta operación también permitirá a la ciudad recuperar el contacto directo con el mar y reabrir un buen número de calles montaña-mar que se encontraban cortadas por las vías del tren. Estas calles transversales desembocarán en la nueva avenida –que aprovecha la trama que deja el ferrocarril– que cuenta con amplitud suficiente como para adquirir el carácter de avenida litoral metropolitana, con grandes espacios arbolados. Por medio de ella, el tráfico será reconducido hacia el interior, a la altura de las calles Sant Ignasi de Loyola y Martí Pujol, aprovechando los pasos soterrados existentes. Esta futura avenida litoral no sería, por tanto, una nueva vía de paso, sino un espacio complementario de la red de calles locales que recogería el tráfico y lo distribuiría.

Éste es el punto de partida del planeamiento urbanístico y de las actuaciones de centralidad previstas en Badalona. En la nueva fachada marítima desembocan tres potentes ejes urbanos transversales (mar-montaña): el eje definido por el canal del puerto –prolongado con la Ciudad del Baloncesto más allá de la autopista–, el eje central –réplica del viejo esquema dual Dalt la vila-Baix a mar– y el eje de la riera Canyadó. Dichos ejes, que articulan territorialmente un gran número de proyectos, contribuirán a reforzar la conexión entre los barrios altos y los bajos (hoy separados por la autopista) y, en definitiva, a abrir la ciudad al mar.

Figura 4: Esquema del conjunto de proyectos en ejecución en Badalona. (Con la colaboración de los servicios técnicos del Ayuntamiento de Badalona).

LOS GRANDES PROYECTOS: LA NUEVA OFERTA MUNICIPAL

El conjunto de proyectos que configuran la nueva Badalona aporta una oferta potencial suficiente para transformar de manera cualitativa la ciudad y facilita la reconducción de



“El conjunto de proyectos que configuran la nueva Badalona aporta una oferta potencial suficiente para transformar de manera cualitativa la ciudad y facilita la reconducción de procesos de indecisión en algunos barrios. El objetivo no es otro que el de contribuir a formalizar espacios significativos de ciudad con una importante mezcla de usos (residencial, terciario, comercial y ocio) y una imagen fuerte: el nuevo centro urbano reconvertido y la remodelación del frente marítimo se muestran, en esta línea, como los más evidentes”.

procesos de indecisión en algunos barrios. El objetivo no es otro que el de contribuir a formalizar espacios significativos de ciudad con una importante mezcla de usos (residencial, terciario, comercial y ocio) y una imagen fuerte: el nuevo centro urbano reconvertido y la remodelación del frente marítimo se muestran, en esta línea, como los más evidentes.

Sin embargo, también desde el punto de vista cuantitativo, la aportación de viviendas, actividades, equipamientos y servicios resulta significativa, y está en condiciones de establecer un polo metropolitano relevante.

El cuadro adjunto recoge los datos actualizados correspondientes a cada uno de los proyectos –en la actualidad, en fase de redacción o ejecución–, que comportan nuevo suelo para diferentes usos, ya sea como consecuencia del desarrollo de sectores de suelo urbanizable, de los planes especiales o de la reconversión de determinados sectores en suelo urbano.

Sector	Suelo bruto Techo total Edif. bruta			TECHO EDIFICABLE POR USOS (m ²)					
	(Has)	(m ²)	(m ² / m ²)	Vivienda	Terciario	Industrial	Comercial	Hotel ^o	Equip ^o
Costa A-1	8,05	88.598	1,10	73.663	–	–	14.935	–	–
Costa A-2. Canal	23,15	275.000	1,19	201.860	–	–	73.140	–	–
Costa A-2. Port	11,05	25.000	0,23	–	4.433	19.086	–	1.481	–
Costa A-3	13,27	122.058	0,92	109.852	–	–	–	–	12.206
Cotonifici	3,88	39.971	1,03	39.971	–	–	–	–	–
Fachada Marítima	59,40	550.627	0,93	425.346	0	4.433	107.161	0	13.687
Ciutat de bàsket	12,80	60.040	0,47	–	–	21.875	6.740	31.325	–
Coll i Pujol	5,77	68.393	1,01	57.970	3.475	–	3.475	–	3.475
Guixerres	13,01	143.079	1,10	–	12.600	88.404	42.075	–	–
Unió Vidrera	5,05	43.235	0,86	32.426	3.603	–	3.603	–	3.603
Can Colomer	15,91	60.779	0,38	56.779	–	–	–	–	4.000
Canyet	9,62	36.000	0,37	36.000	–	–	–	–	–
Montigalà	5,80	102.128	1,76	13.846	–	–	88.282	–	–
Bonavista-1	2,53	36.106	1,43	–	–	36.106	–	–	–
Bonavista-2	3,03	20.023	0,66	–	–	20.023	–	–	–
Torrent de la Font	17,51	72.433	0,41	59.081	–	–	–	–	13.352
Raval	1,23	19.803	1,60	19.803	–	–	–	–	–
Total	151,66	1.212.646	0,80	701.251	19.678	148.966	266.571	6.740	69.442

Los sectores urbanos en transformación suponen un total de 151,66 hectáreas, una importante superficie que afecta a un 12% del suelo municipal clasificado como urbano o urbanizable. Una tercera parte de estos terrenos en transformación está localizada en el frente marítimo.

El techo total proyectado asciende a 1.212.646 m², una cantidad de suelo proporcional a la que en la actualidad es ofertada en otros polos metropolitanos (l’Hospitalet de Llobregat-Feria de Muestras, puerto-aeropuerto-Zona Franca, Barcelona-Poble Nou-Besós, eje de la B-30, etcétera). Los polos de Badalona y l’Hospitalet, pese a ser cuantitativamente menores, se muestran como un contrapeso importante, sobre todo en lo que a la inclusión de proyectos de gran significación urbanística y alcance metropolitano se refiere.

En el caso de Badalona, el desglose de esta cantidad resulta equilibrado: un 58%, destinado a viviendas; un 22%, a uso comercial; un 12%, a uso industrial, y un 6 % dedicado a equipamientos, además de reservas menores para usos terciarios y hoteleros (este último, reflejado en el nuevo Plan de Hoteles, con media docena de localizaciones en estudio). Más de la mitad del suelo residencial se halla situado en el frente marítimo, que también concentra gran parte de los nuevos espacios comerciales.



Figuras 5, 6, 7 y 8 : Las operaciones de remodelación del centro ciudad: esquema de conjunto y perspectivas de la nueva plaza central y la nueva avenida de Francesc Macià. (Perspectiva original de Juan Pablo Saucedo. Fotografía Carlos Rondón).

LA ARTICULACIÓN DE UN NUEVO CENTRO URBANO

El nuevo centro cívico y representativo de Badalona está siendo configurando a partir del vaciado de la manzana delimitada por las calles Anselm Clavé, de la Creu y Martí Pujol, y la plaza Alcalde Xifré, cuya expropiación legitimó una calificación urbanística de zona verde que se remonta al Plan Comarcal de 1953. Sin embargo, el proceso de adquisición del suelo y derribo de los viejos edificios (iniciado en octubre del 2001) únicamente se ha visto acelerado a lo largo de los últimos dos años.

Dicho espacio constituye la pieza clave en torno a la cual el nuevo centro urbano de Badalona tomará forma: la presencia de dos líneas de Metro y la prevista construcción de la estación de ferrocarril (en sustitución de la actual de la costa) convertirá a la plaza en el punto central de la ciudad (un auténtico *hub* metropolitano). La operación “arrastrará” consigo el proceso de transformación del viejo centro urbano; en especial, en relación con el sector contiguo de Coll y Pujol, que cuenta aún con un alto potencial edificable para usos residenciales, terciarios y comerciales, y que ha sido objeto de una reciente modificación en el Plan General Metropolitano.

En esta plaza central confluyen dos avenidas que en la actualidad se encuentran en proceso de remodelación: la de Francesc Macià y la rambla de Sant Joan. La primera, ampliada y reconvertida en bulvar, garantiza la unión con la plaza Tarradellas y con el puerto; la segunda, también redefinida (ampliación de aceras, arbolado, mobiliario urbano...), forma parte del gran eje que atraviesa Badalona desde el mar hasta Montgat.

“[...] el puerto, con su canal interior, una vez construido ya no podrá dissociarse de la idea y de la imagen de la ciudad de Badalona [...]”

La reconstrucción del barrio de Coll y Pujol y la remodelación de la fachada del barrio de Sant Crist, al otro lado de la autopista, posibilitarán poner en el mercado una oferta importante de



Figura 9: Los proyectos para el puerto y la fachada marítima, en el contexto de la Badalona actual. (Original de Marina de Badalona, S. A.).

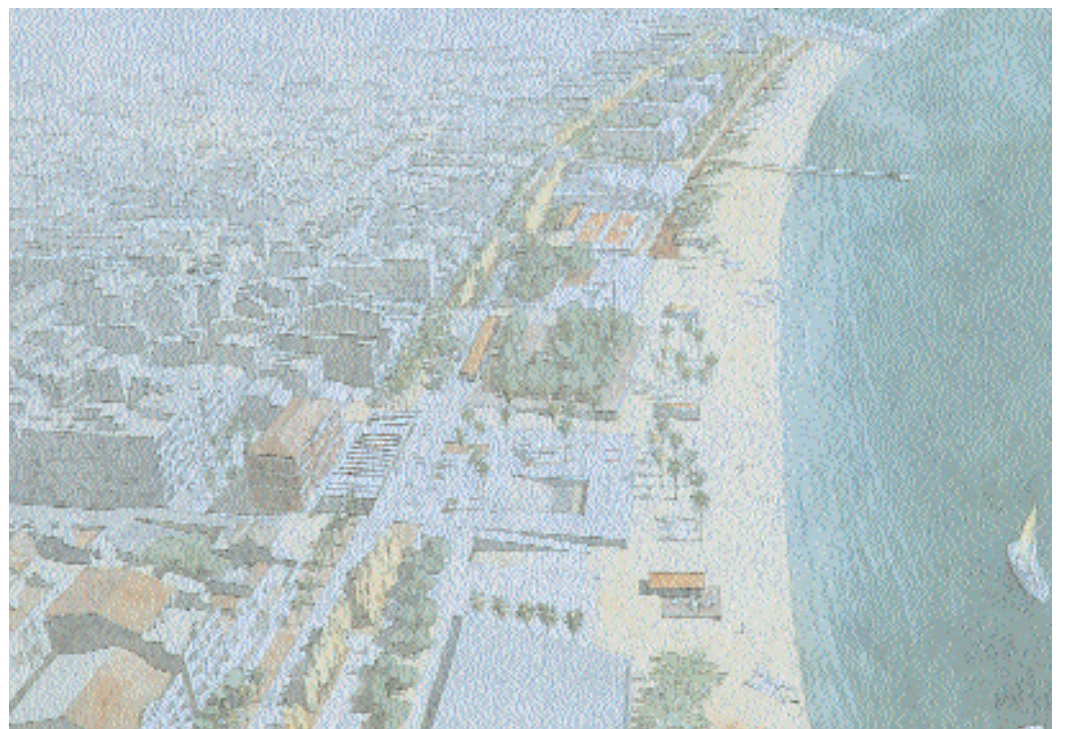
viviendas, algo que sin duda contribuirá a terminar de ordenar este nuevo centro. Otros usos previstos son los terciarios –en especial en la fachada a la nueva rambla de Sant Joan–, los comerciales y los de equipamientos. Por otra parte, la reordenación del sector implica también la creación de diversas plazas y jardines de cierta amplitud en el interior de los barrios.

Asimismo, al reforzar la continuidad del eje Coll y Pujol, a ambos lados de la autopista, los parques, aparcamientos y equipamientos deportivos que se construyan en la parte alta (entre los barrios de Sant Crist y Bufalá) quedarán vinculados al nuevo centro urbano. Por tanto, el campo municipal de fútbol y el futuro estadio, que dotarán de contenido a este sector alto y que aseguran la conexión entre los barrios circundantes, tampoco son ajenos a la construcción del eje central de la ciudad.

PUERTO Y CIUDAD: UN MISMO PROYECTO⁵

Por la claridad con que expresa en una sola frase el significado urbano del puerto, tomo el título de este apartado de un antiguo escrito del desaparecido arquitecto José María Martínez Tomás. Efectivamente, “el puerto, con su canal interior, una vez construido ya no podrá disociarse de la idea y de la imagen de la ciudad de Badalona”. El alcance de los efectos urbanísticos es enorme, y no se limitará a los barrios inmediatos. Sin duda, nos encontramos ante la actuación urbanística más importante en la historia de la ciudad.

Figura 10: Perspectiva de la nueva fachada marítima con la ciudad. (Perspectiva original de Juan Pablo Saucedo. Fotografía Carlos Rondón).



5. Martínez Tomás, Josep M. “Port i ciutat: un mateix projecte per a Badalona”. En: *Carrer dels Arbres*, n.5, Badalona, 1988.

“el puerto, con su canal interior, una vez construido ya no podrá dissociarse de la idea y de la imagen de la ciudad de Badalona”.

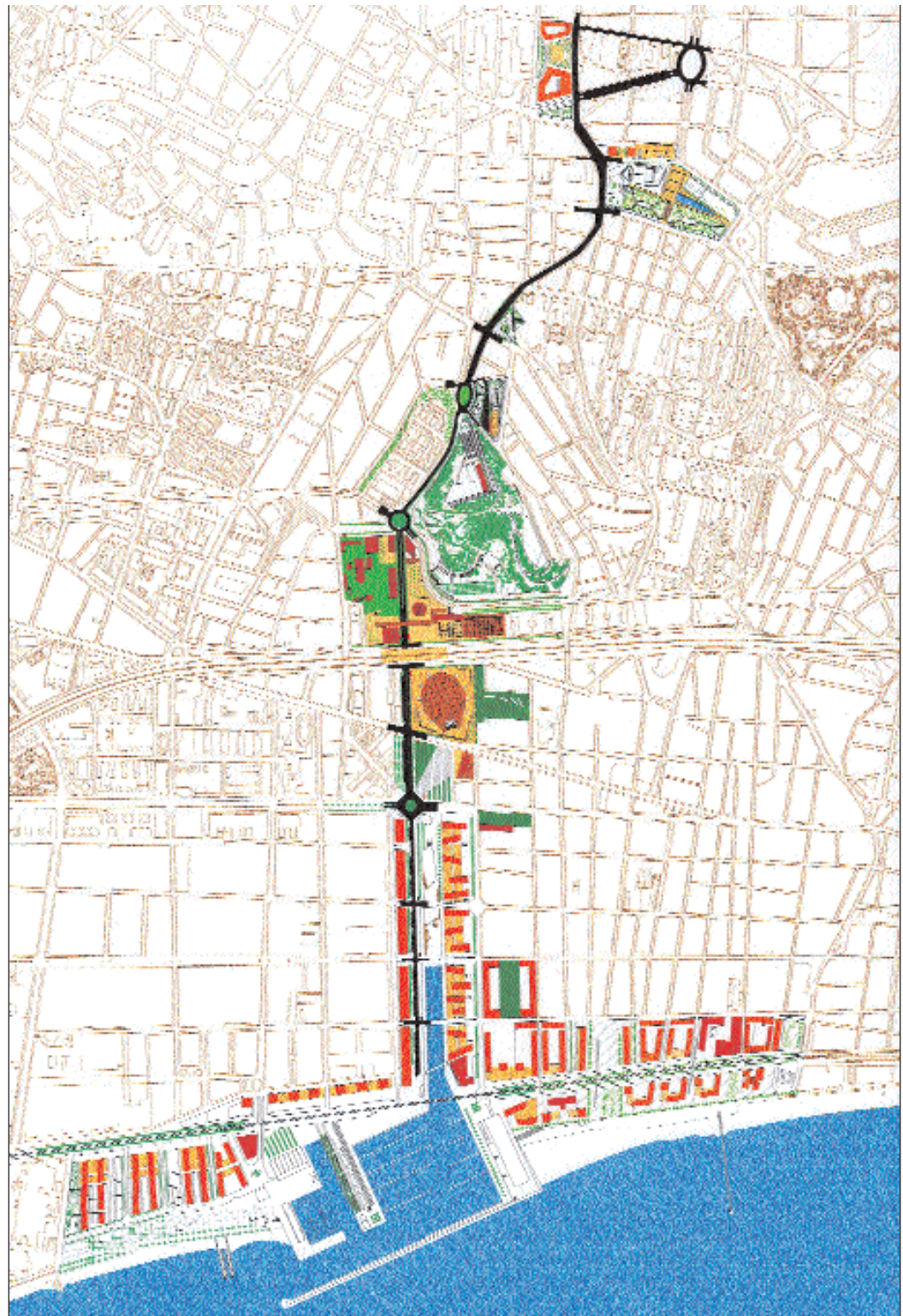


Figura 11: El eje constituido por el canal interior, la ciudad del Basket y la ciudad de la Música. (Con la colaboración de Maria Lluïsa Otal, arquitecta).

6. Véase por ejemplo Solà, Manuel de. "Progettare città/Designing cities". En: *Lotus Quaderni Documenta*. Electa. Milano. 1999.
7. Ordenación urbana y volumetría del sector del canal interior, confiado al arquitecto Manuel de Solà-Morales.
8. Véase la publicación académica: Ferrer, Amador. *Proyectos para el puerto urbano de Badalona*. Universitat Ramon Llull. Barcelona. 2002.

El proyecto del puerto urbano de Badalona ha sido ampliamente explicado, debatido y publicado. No en vano, han pasado más de 10 años desde su formulación⁶. Sin embargo, no es éste el lugar para presentar de nuevo el proyecto, aunque sí deben citarse los actuales estudios para la ordenación de los espacios y las edificaciones de la zona del canal, según diseño del mismo autor del proyecto inicial⁷. Por medio de ellos se trata de alcanzar la formalización, que aún no había sido resuelta, de los espacios públicos y privados, así como de las edificaciones que concretan la edificabilidad regulada en el plan especial, la misma que acaba de ser objeto de reparcelación entre los propietarios del suelo. El objetivo que persigue consiste en asegurar la correspondencia entre espacios y edificios, dotar a las avenidas que discurren a lo largo del canal de continuidad y actividad, definir los lazos entre el nuevo puerto y los barrios colindantes, situar de manera adecuada los usos, pautar las operaciones inmobiliarias y garantizar, en definitiva, una alta calidad urbana en el conjunto de la operación⁸.

“Las iniciativas y actuaciones puestas en marcha en los últimos tres o cuatro años, que conforman la estrategia de renovación urbana para la ciudad de Badalona, aquí resumida, deben permitir el ansiado despegue de la ciudad, que finalmente ha abordado algunos de sus grandes temas urbanísticos, estableciendo así un punto de partida para una efectiva consolidación del nuevo urbanismo”.

El nuevo frente marítimo de Badalona, actualmente en proceso de construcción, y que incluye el puerto, se traduce en casi el 50% de la costa municipal. Las actuaciones son diversas, en función de los sectores, aunque todas ellas ya se hallan en ejecución⁹. A los tres sectores iniciales es necesario añadir la manzana del antiguo Cottonificio así como la obra de urbanización del paseo marítimo. El Ayuntamiento de Badalona ha liderado el proceso de planeamiento, gestión y actuación por medio de la firma de convenios urbanísticos con los promotores privados, a través de la redacción de los planes especiales de ordenación y la elaboración de criterios conjuntos de urbanización, previos a los proyectos de urbanización y edificación de cada polígono.

Sin ir más lejos, en el mismo puerto, la sociedad municipal de capital público Marina de Badalona ha iniciado ya las obras de construcción de las infraestructuras necesarias (en junio de 2001) y gestiona el conjunto de acciones imprescindibles para la ejecución de los servicios urbanísticos, la urbanización y la edificación.

La idea de un eje urbano de carácter residencial y lúdico, configurado por el canal que enlaza con la plaza Tarradellas y el pabellón municipal de deportes (sede de un importante equipo local de baloncesto), ha sido recientemente complementada con otros proyectos, que alargan este importante eje urbano hasta más allá de la autopista. Así, tanto el previsto nuevo complejo de la Ciudad del Baloncesto como el proyecto de la Ciudad de la Música, en el antiguo Matadero municipal, se muestran en sintonía con la voluntad de reforzar el eje de centralidad, que podrá llegar de este modo hasta el pie del parque urbano de Caritg, con una más clara proyección hacia los barrios de Sistrells, la Salut, Nova Lloreda y Llefíá, además de los de Gorg, Congreso, Progreso, Raval y Can Claris, más cercanos al área de proyecto del frente marítimo.

EL URBANISMO BADALONÉS, MAÑANA

Las iniciativas y actuaciones puestas en marcha en los últimos tres o cuatro años, que conforman la estrategia de renovación urbana para la ciudad de Badalona, aquí resumida, deben permitir el ansiado despegue de la ciudad, que finalmente ha abordado algunos de sus grandes temas urbanísticos, estableciendo así un punto de partida para una efectiva consolidación del nuevo urbanismo.

Sin embargo, el resultado final es todavía incierto y no está en modo alguno garantizado. El proyecto del puerto, si bien se encuentra ya en este momento en fase ejecutiva, decididamente encaminado, precisa aún para llegar a su culminación de decisiones importantes en el ámbito de la ordenación urbana, de la urbanización y de la edificación. El frente marítimo, por su parte, pese a que se halla en un estado más avanzado de ejecución, tampoco puede entenderse como una operación culminada, dadas las dificultades aún existentes en relación con el paseo marítimo y el encaje de las grandes infraestructuras. Ambos proyectos están también condicionados por la resolución que se adopte respecto al traslado de la línea ferroviaria, pendiente de un estudio de viabilidad, y de la efectiva complementariedad funcional tren-Metro.

El otro gran tema urbanístico municipal, que agrupa los proyectos destinados a proporcionar una nueva articulación urbanística del centro de la ciudad, se encuentra en su fase inicial, con el planeamiento urbanístico no definitivamente cerrado.

En primer lugar, el mañana inmediato deberá culminar las grandes líneas de las actuaciones iniciadas o desarrolladas, y afrontar a continuación, y sin demora, el tema de los proyectos urbanos, de la concreción de los espacios y las formas, de su contenido urbano, de su diálogo con lo ya existente. Asimismo, se deberá seguir trabajando en la ardua tarea de propiciar el avance en la sensibilidad general sobre la calidad (paisaje urbano, patrimonio histórico, espacio público, arquitectura...). Los pilares están puestos.

9. Los proyectos de urbanización de los espacios urbanos en el frente marítimo están coordinados por la arquitecta Olga Tarrasó.